

France : Baisse pour le transport intérieur en 2012

Dans sa lettre de Mai 2013, le Commissariat Général au Développement Durable confirme la tendance : Les transports intérieurs de voyageurs et de marchandises ont baissé en 2012. En commentaires, les précisions suivantes résument l'avis officiel : « **En France, Le transport intérieur reflète le contexte économique mondial et surtout européen dégradé, avec une baisse des quantités physiques du transport de marchandises et une certaine résistance du transport de voyageurs. Au total, la production marchande de services de transport diminue en 2012, en euros constants, et le secteur perd 5 000 emplois salariés** ». Or il semblerait que ces résultats puissent être nuancés, en effet le contexte, tant européen que mondial, reflèterait non pas une dégradation temporaire du marché mais un changement radical des comportements. Cette nouvelle dynamique pour les voyageurs se confirme par une croissance sensible des transports collectifs du quotidien : « **Le transport de voyageurs continue d'augmenter mais à un rythme ralenti. La voiture particulière (82,7 % du transport de voyageurs) est au même niveau qu'en 2011. Le transport collectif terrestre de voyageurs est tiré par le transport du « quotidien », tandis que la longue distance est en baisse** ». Une analyse plus détaillée montre que des choix sont opérés et dictés par une prise de conscience environnementale et économique. Les déplacements semblent prendre en compte à la fois le prix de revient complet de l'automobile et le positionnement à long terme du transport individuel. Cette réflexion est corroborée par la mise en œuvre du covoiturage qui continue d'afficher sa pertinence par une croissance qui sature les aires de covoiturage. Ce comportement montre que le partage des coûts est impératif. Autre élément qui mérite une attention particulière, celui du parcours le plus court, qui se voit en toute logique être privilégié en transport collectif dès lors que le prix du billet des modes se rapproche : « **En revanche, le transport aérien intérieur (intra-métropole) continue d'augmenter à un rythme élevé, porté par les liaisons transversales (province-province)** ». Cette constatation démontre que bien que le prix kilométrique du train soit inférieur à l'avion, le prix du billet aérien rivalise en profitant des pénalités kilométriques ferroviaires liées au détour obligatoire par Paris du réseau province-province. Sur ces relations, la notion de bagage mieux traitée par l'aérien pénalise d'autant la perception de confort du voyageur via des correspondances parisiennes qui se font encore par le métro en charriant ses valises.

Tableau 2 – Évolution des transports intérieurs de voyageurs

Niveaux en Md de voy-km, évolutions en %

	Évolutions				Niveaux
	2012 / 2002	2010	2011	2012	2012
Véhicules particuliers*	0,2	1,0	0,2	0,2	813,9
Transports collectifs	2,0	0,8	3,3	1,1	170,4
Urbain collectif	2,5	2,1	3,1	2,8	27,6
dont routier	2,9	1,8	5,0	4,1	12,4
ferré	2,1	2,2	1,7	1,7	15,2
Régional collectif	2,7	1,6	2,5	2,3	66,0
dont routier	2,3	2,3	1,7	1,4	39,7
ferré**	3,5	0,5	3,8	3,8	26,3
Inter-urbain collectif	1,3	-0,3	4,0	-0,5	76,8
dont TGV	3,2	1,8	2,4	0,0	54,0
grandes lignes hors TGV	-4,8	-10,6	10,7	-9,4	8,7
aérien	0,3	-1,0	5,9	4,1	14,0
Ensemble	0,5	0,9	0,7	0,3	984,3
dont routier (hors véhicules particuliers)	2,4	2,2	2,4	2,0	52,1
ferré	2,3	0,3	3,4	0,3	104,3

* Yc véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

Tableau 1 – Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises

Niveaux en Md de t-km, évolutions en %

	Évolutions				Niveaux
	2009	2010	2011	2012	2012
Transport routier*	-12,9	5,0	1,4	-4,3	302,2
Pavillon français	-14,1	5,1	2,1	-6,5	53,0
dont poids lourds au national	-14,2	5,3	2,4	-7,8	155,2
poids lourds à l'international	-27,6	2,1	-3,0	-4,5	9,3
véhicules utilitaires légers au national	-5,0	4,8	2,4	2,0	22,9
Pavillon étranger*	-10,7	4,8	0,2	-0,6	114,7
Transport ferroviaire	-20,5	-6,7	14,1	-5,9	32,2
dont national	-13,4	0,0	12,4	-14,0	21,8
Transport fluvial	-1,1	8,6	-2,4	-1,6	7,7
dont national	6,8	4,9	-0,2	-2,9	4,9
Total hors oléoducs	-13,5	3,9	2,4	-4,4	342,1
Oléoducs*	-6,9	-9,6	-2,3	-9,9	15,5
Total yc oléoducs	-13,1	3,2	2,2	-4,7	357,6

* Estimation provisoire pour 2012

Sources : SOeS, VNF, DGECC

En ce qui concerne les marchandises, la crise est encore mise en avant par la note de conjoncture. Or il semble qu'également dans ce cas, le comportement du consommateur prenne la conjoncture en compte tout en adaptant sa consommation de manière responsable. Ces modifications de la consommation semblent s'installer durablement. A l'évidence, une nouvelle approche de l'utilisation de l'automobile entraîne des répercussions importantes sur toute la consommation et la logistique qui tournent autour. Outre des secteurs à tendances conjoncturelles comme le bâtiment et l'agriculture, le rapport constate que : « **La production marchande de services de transport diminue en 2012 (-2,3 % en volume) et retombe à un niveau proche de celui de 2010 après deux années de hausse. Cette baisse est surtout due à la contraction du transport de marchandises (-6,1 %) et dans une moindre mesure aux services auxiliaires de transports (-0,8 %)** ». Les transports fluviaux et ferroviaires restent à un niveau stable et bas mais incompressible. La baisse significative des volumes transportés par oléoducs montre que les secteurs de l'automobile et du transport sont en phase de maturation pour adopter des comportements plus « grenello-compatibles ».

Intermodalite.com © Mai 2013

Une analyse primaire de la situation peut atténuer la portée de ces résultats au simple motif de péripéties conjoncturelles. Il semblerait toutefois qu'une approche à long terme plus perspicace puisse montrer que cette tendance se confirmera dans le temps. Si tel était le cas, nous pourrions alors voir une nouvelle organisation spatiale se mettre en place. Organisation qui préconiserait une modération de la consommation et surtout une revalorisation des produits due à la faible valeur ajoutée du transport, en clair les produits locaux. Pour les déplacements, l'organisation des transports du quotidien, avec sa part écrasante en volume, ramènerait le quota d'utilisation de la voiture dans des proportions plus responsables. Il est donc nécessaire dès aujourd'hui de tenir compte de ces tendances en préalable à de lourds investissements d'infrastructures. Dans ce cadre, le développement du réseau TGV ne semble plus très opportun. **Le maillage des trains de tous les jours disposant de dessertes du type « cabotage » et intégrant tous les territoires sont l'alternative à privilégier face à l'automobile.**